



Cosa Fare Come Fare

Casi pratici operativi nei servizi di polizia

Trattiamo dei veicoli circolanti sul nostro territorio con targhe e documenti, compresa una copertura assicurativa di altro Stato dell'U.E.

Orbene, nel corso del controllo si accerta che lo stesso veicolo era già stato immatricolato in Italia, e lo è tuttora, in quanto non comunicata al P.R.A. (Pubblico Registro Automobilistico) la radiazione per esportazione, e in alcuni casi in veicolo in Italia è sottoposto a fermo amministrativo.

COSA FARE COME FARE

Dato le numerose richieste siamo “costretti” a ritornare sulla dibattuta questione dei veicoli immatricolati all'estero, che risultano anche tuttora immatricolati in Italia.

Con questo “cosa fare / come fare” cerchiamo di spiegare per l'ennesima volta, e speriamo definitivamente salvo eventuali aggiornamenti, quella che per noi è la procedura corretta in questi casi, astenendoci volutamente dal commentare ulteriori e contrastanti moduli operativi.



In questi casi, la prima determinante questione che deve essere risolta, e di cui pochi si interessano, riguarda la legittimità della nuova immatricolazione, ossia che non si tratti di una registrazione fittizia, o una esterovestizione; che si tratti di una regolare nazionalizzazione in un altro Paese, ed il nuovo proprietario sia un cittadino di quel Paese lì regolarmente residente.

In sostanza è doveroso accertare che quei documenti esteri che ci sono stati esibiti siano autentici, che siano stati emessi dalla preposta Autorità oltreconfine all'esito di un regolare iter amministrativo, e che siano intestati ad una persona effettivamente residente in quel Paese.

Chiarito che essendo la nuova immatricolazione **LEGITTIMA e REGOLARE**, e di ciò non si può non tenerne conto, è altrettanto evidente che se così non fosse, laddove ci si dovesse imbattere in una immatricolazione irregolare o addirittura inesistente, o ad una esterovestizione, o peggio ancora ad un falso ideologico, circostanze che andrebbero comunque provate, allora, oltre alle fattispecie di reato punite a norma del vigente codice penale, è corretto applicare le violazioni di cui agli articoli: 193, comma 2, 100, comma 12, 80, comma 14, ecc..

Verificato quanto appena detto, ed accertato con dati di fatto che ci troviamo invece innanzi ad una **REGOLARE IMMATRICOLAZIONE DEFINITIVA** - *quindi non si tratta di una immatricolazione temporanea*, e che il veicolo è corredato di documenti di circolazione, targhe, e copertura assicurativa **AUTENTICI**, è assolutamente doveroso per il controllore abbandonare ogni "fantasiosa" ipotesi, tenendo in oggettivo conto quanto accertato operando di conseguenza!

■ **La nuova immatricolazione estera in assenza della cancellazione in Italia**

Per trattare la questione bisogna necessariamente partire dall'articolo 103 del C.d.S. (*Obblighi conseguenti alla cessazione della circolazione dei veicoli a motore e dei rimorchi*), norma che prevede per la parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l'avente titolo, di comunicare al competente ufficio del P.R.A., entro sessanta giorni, la definitiva esportazione all'estero del veicolo stesso, restituendo il certificato di proprietà e la carta di circolazione.

Quando il codice della strada usa i termini "*La parte interessata, intestataria di un autoveicolo, motoveicolo o rimorchio, o l'avente titolo*"; si può ritenere che faccia riferimento al proprietario o agli altri soggetti che sul veicolo vantano un titolo di proprietà, ancorché non registrato tuttavia, non si ritiene che l'avente titolo possa identificarsi con l'acquirente all'estero, al quale non è richiesto alcun adempimento di questo tipo.

Fatta questa premessa, a parere di chi scrive, ne consegue che la circolazione del veicolo con targa estera, già immatricolato in Italia e non ancora radiato per esportazione, oltre il termine di 60 gg. dalla avvenuta immatricolazione all'estero ravvisa pacificamente i contorni della violazione di cui all'articolo 103 del C.d.S. circostanza questa rilevabile e, aggiungiamo, documentata dalla data presente sulla carta di circolazione emessa nel Paese di nuova registrazione.

La procedura afferente la cancellazione di un veicolo dal P.R.A. dopo che questo è stato oggetto di registrazione in altro Paese U.E., di cui molto spesso non si tiene conto, - *soprattutto in ragione della mancata conoscenza dei contenuti della circolare ACI del 3 luglio 2014*, che invece è divenuta prassi comune e regolare, vuole che esso venga radiato solo dopo essere stato esportato ed immatricolato nel nuovo Paese di stationamento abituale.

Dello stesso parere il Ministero della Giustizia il quale con nota prot. n. 018.003.001-31 del 28.04.2014, da' una nuova interpretazione dell'articolo 103 del C.d.S, affermando che "*la norma appena richiamata disciplina unicamente l'ipotesi di cancellazione successiva*

all'esportazione, mentre non vi sono disposizioni che prevedano la possibilità di cancellazione anteriore ad un'esportazione non ancora avvenuta ma solo prospettata".

In sostanza tutta la "filosofia" della questione, che ruota intorno alla radiazione per esportazione di un veicolo registrato al P.R.A., si può riassumere in questi tre "semplici" passaggi: prima esporti, poi immatricoli ed alla fine cancelli!

Riguardo alla violazione di cui si è detto (103 C.d.S.), qualora se ne ravvisino i contorni, si ritiene che il soggetto responsabile dell'omissione sia da individuare nell'ultimo intestatario (*sia esso una persona fisica o giuridica*) risultante al Pubblico Registro Automobilistico che aveva, ed ha, l'obbligo di procedere alla radiazione così per come accennato più sopra.

A tal proposito, qualora non presente all'atto del controllo, all'ultimo intestatario al P.R.A. sarà notificato il verbale di contestazione circa la violazione amministrativa p. e p. ex art. 103 C.d.S. che dovrà anche contenere:

- ✓ l'indicazione della targa di immatricolazione italiana ancora registrata al P.R.A. (*sia nel campo "veicolo" che in calce al verbale*);
- ✓ l'identificativo del numero di telaio;
- ✓ gli estremi del conducente;
- ✓ l'indicazione dell'ultimo proprietario in riferimento all'immatricolazione estera come da relativa carta di circolazione;
- ✓ la targa di immatricolazione estera di cui il veicolo è munito.

Qualora tra il conducente ed il soggetto che aveva l'obbligo di procedere alla radiazione vi sia coincidenza, oltre a ricercare le ragioni che lo hanno indotto ad effettuare l'immatricolazione oltre confine (*non è escluso che si possano ravvisare questioni anche di rilevanza penale e/o tributaria*), si procederà alla contestazione immediata della violazione in parola. Trattandosi di veicolo munito di targa estera, per quanto afferente il pagamento in misura ridotta, si procederà in ordine al disposto di cui all'articolo 207 del C.d.S.

La targa

Alcuni sostengono che in questi casi esistono i presupposti per la contestazione dell'art. 100, comma 12, C.d.S., in quanto il veicolo si troverebbe a circolare con targhe d'immatricolazione non proprie.

A tal proposito ci sembra di capire che tale aberrante prassi operativa, posta in essere da taluni appartenenti agli organi di polizia stradale, si rifaccia in modo improprio ai contenuti della Circolare interministeriale (infrastrutture e trasporti – interno) dell'11 gennaio 2013 prot. n. 954 - 300/A/352/13/111/57/6, riguardante la circolazione con targhe temporanee tedesche utilizzate al fine di esportare veicoli immatricolati in Italia e non ancora radiati dalla circolazione. In realtà, in merito alla circolare appena citata, va detto che il parere espresso da parte dei dicasteri interessati è da riferire ad un veicolo che comunque NON aveva ancora una immatricolazione definitiva all'estero, e che quindi nulla ha a che vedere con il caso in questione in cui, per altro, il veicolo è già REGOLARMENTE immatricolato all'estero.

Forse, allora, corre l'obbligo per questi autori, ribadire che l'art. 100, comma 12, C.d.S., sanziona chiunque circola con un veicolo munito di targa non propria o contraffatta. In sostanza si tratta di una violazione che ricorre solo quando si circola con una targa non propria, ossia appartenente ad altro veicolo, o con una contraffazione, ossia una riproduzione che imita in tutto o in parte la targa di altro veicolo.

Per tanto tale sanzione non può essere applicata al caso in esame, ove invece ci troviamo di fronte ad una targa originale riferita al veicolo a cui è applicata e risulta regolarmente rilasciata dall'ufficio estero preposto all'immatricolazione.

La copertura assicurativa

In ordine al fatto se quel veicolo è anche assicurato, la risposta non può essere che Sì, ovviamente il veicolo deve essere coperto da una garanzia assicurativa regolarmente rilasciata dal Paese ove il veicolo ha abituale stazionamento, e deve essere - *altrettanto ovviamente* - regolarmente immatricolato in quel Paese. Se tali condizioni sono adempiute, non si rileva alcuna sanzione se non quella di cui all'articolo 103 del C.d.S.

Riguardo alla garanzia assicurativa, inoltre, si consideri sempre - *quando trattiamo di veicoli immatricolati nell'ambito dell'Unione europea e/o dello Spazio economico europeo* - il principio della soppressione dei controlli dell'assicurazione alle frontiere e l'obbligo dell'assicurazione della responsabilità civile per tutti i veicoli circolanti nell'Unione europea di cui alla Direttiva 72/166/CEE, poi rifiuto nella più recente Direttiva 2009/103/CE del 16 settembre 2009 che conferma la soppressione dei controlli ed abroga tutte le precedenti direttive.

Per quanto afferente al caso in specie ed in rapporto ai principi di cui alle direttive emanate in materia dalla Comunità europea (*oggi U.E.*), ai sensi e per gli effetti di cui all'articolo 125, comma 3 lett. b) del D.Lgs. 7 settembre 2005, n. 209 (*Codice delle assicurazioni private*), per i veicoli a motore muniti di targa di immatricolazione rilasciata da uno Stato terzo l'obbligo di assicurazione *“si considera assolto quando l'Ufficio centrale italiano si sia reso garante per il risarcimento dei danni cagionati in Italia dalla circolazione dei medesimi veicoli e quando con atto dell'Unione europea sia stato rimosso l'obbligo negli Stati membri di controllare l'assicurazione di responsabilità civile per i veicoli muniti di targa di immatricolazione rilasciata dallo Stato terzo.”*

Controllo tecnico

È bene immediatamente chiarire che un veicolo con targa comunitaria o straniera che circola in Italia per qualunque motivo e in qualunque regime, deve poter provare di essere stato sottoposto a controllo tecnico (*revisione*) nei termini prescritti dai rispettivi Stati di immatricolazione.

Relativamente al controllo tecnico, si ritiene sempre opportuno procedere alla contestazione dell'art. 80, comma 14, C.d.S. qualora dall'esame dei documenti di circolazione emerga la violazione in specie (*in ambito autostradale si applica l'art. 176, comma 18, C.d.S. con conseguente fermo amministrativo ex art. 214 stesso codice*). Appare evidente che quando parliamo di avvenuto controllo tecnico ci riferiamo a quello svolto nel Paese di nuova immatricolazione.

Veicolo con gravame, ancora immatricolato in Italia

Va premesso che la norma che regola l'istituto del fermo amministrativo impedisce la circolazione, la radiazione per demolizione e per esportazione definitiva, ma non la vendita del veicolo.

Naturalmente il fermo permane con la vendita, e il neo acquirente ha gli stessi limiti: non può circolare e non può effettuare la radiazione al P.R.A.!

Tuttavia se dopo essere stato venduto, il veicolo viene trasportato all'estero ed ivi nazionalizzato, la nuova immatricolazione risulterebbe "regolare" salvo dimostrare la malafede del nuovo acquirente il quale, l'ipotesi non è da escludere a priori, potrebbe essere assolutamente ignaro dello status del veicolo riguardo ai gravami iscritti al P.R.A. dagli Enti concessionari della riscossione italiani.

In siffatta ipotesi la circolazione del veicolo sarebbe quindi lecita in tutto il mondo, Italia a parte! Il veicolo, infatti, pur "ripulito" attraverso la reimmatricolazione oltre confine, non essendo mai stato radiato al P.R.A. per definitiva esportazione, risulterebbe con doppia immatricolazione, quindi pacificamente sanzionabile e passibile di fermo amministrativo.

Come noto, il capo III del D.P.R. n. 602/1973 detta norme particolari in materia di espropriazioni di beni registrati, statuendo all'art. 86, comma 3, che *"chiunque circola con veicoli sottoposti a fermo è soggetto alla sanzione prevista dall'art. 214, comma 8, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285"*. A sua volta, il citato articolo del codice della strada prevede testualmente che: *"chiunque circola con un veicolo sottoposto a fermo amministrativo, salva l'applicazione delle sanzioni penali per la violazione degli obblighi posti in capo al custode, è soggetto alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 776,00 ad euro 3.111,00. È disposta, inoltre, la confisca del veicolo"*.

Ciò premesso il Ministero dell'interno, con nota 25 gennaio 2008, prot. M/6326150-21 concernente *"Fermo amministrativo di beni mobili registrati ai sensi dall'art. 86 del D.P.R. 602/73 e conseguente applicazione dell'art. 214, comma 8, del D.Lgs. n. 285/92 (Codice della Strada)"* ha espresso il proprio orientamento interpretativo secondo cui: *"non vi sono i presupposti per attribuire al Prefetto la competenza ad irrogare le sanzioni conseguenti alla violazione del divieto di circolazione dei veicoli sottoposti a fermo "fiscale", non trattandosi di una vera e propria violazione delle norme del codice della strada, ma di una misura prevista a garanzia di un credito."*

Dal canto suo, come si ricava testualmente dalla nota ministeriale sopra richiamata, l'Avvocatura Generale, auspicando comunque un intervento normativo che riordini la materia particolarmente complessa, si è espressa sulla questione sostenendo che: *"nel caso di accertamento della violazione del combinato disposto dell'art. 86, comma 3, del D.P.R. n. 602/73 con l'art. 214, comma 8 del C.d.S, gli organi di polizia debbano elevare verbale di contestazione, applicando la sola sanzione pecuniaria, senza procedere al sequestro del veicolo. Gli stessi devono poi trasmettere il verbale di accertamento della violazione al concessionario della riscossione che ha disposto il c.d. "fermo fiscale", al fine di consentire il pignoramento del veicolo. In ogni caso competente a valutare eventuali ricorsi di merito è il Prefetto."*

In conclusione, secondo la nota del citato dicastero cui qui si fa riferimento, *"l'orientamento così espresso, seppur basato su argomentazioni non del tutto pacifiche, tuttavia, risolve, in via definitiva, dubbi e perplessità in ordine all'applicazione della sanzione accessoria della confisca, prevista dalla recente modifica dell'art. 214, comma 8, del C.d.S., nell'ipotesi di violazione dell'art. 86, comma 3, del D.P.R. n. 602/73. Alla luce di quanto premesso, si ritiene opportuno uniformare l'attività sanzionatoria al citato parere dell'Avvocatura Generale."*

Con specifica indicazione a fronte di un quesito formulato dall'ACI, il Ministero dell'economia e delle finanze – Dipartimento delle finanze e del federalismo fiscale – ha

fornito rilevanti e significative indicazioni in ordine alla natura del fermo amministrativo e alle implicazioni da esso scaturenti, precisando preliminarmente, che lo stesso ha funzione cautelare, dunque, conservativa del bene su cui è apposto. Conseguentemente, con la suddetta nota l'ACI è stato invitato a *“non dare seguito alle richieste di cancellazione di un veicolo dal pubblico registro automobilistico qualora risulti ancora iscritto un fermo amministrativo”*.

Ciò premesso, a decorrere dal 16 settembre 2009, non è più possibile dare seguito alle richieste di cancellazione di un veicolo dal P.R.A. qualora risulti ancora iscritto un fermo amministrativo.

Due circolari ACI, rispettivamente del 1° settembre 2009, n. 10649 e del 16 settembre 2009, prot. DSD/0011454/09, aventi ad oggetto il divieto di radiazione per i veicoli gravati dal fermo amministrativo, hanno analizzato la problematica venutasi a determinare.

Nella circolare del 1° settembre 2009 si è stabilito il divieto di disporre radiazioni di veicoli attinti da provvedimento di fermo fiscale a decorrere dal 16 settembre 2009.

Con la circolare del 16 settembre 2009 è stato chiarito che non si può dare seguito alle richieste di cancellazione di un veicolo dal Pubblico Registro Automobilistico se risulta annotato e vigente un fermo amministrativo.

Il caso preso in esame dalle circolari riguarda un fermo fiscale iscritto successivamente al certificato di demolizione, ma è verosimile che le disposizioni in essi contenute siano estensibili anche al caso inverso di fermo fiscale iscritto in data anteriore.

Alla luce di quanto precede è deduttivamente pacifico ritenere la piena ed effettiva sussistenza del divieto di radiazione in capo ai veicoli colpiti da fermo fiscale ai sensi dell'articolo 86 D.P.R. 602/73.

Riguardo al caso di specie, relativo alla registrazione di veicolo nazionale gravato da fermo fiscale ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 86 del D.P.R. 602/73 in un Paese estero, la fattispecie in parola parrebbe sussistere esclusivamente in relazione ai veicoli oggetto di avvenuta radiazione per esportazione in ambito unionale o extra U.E., antecedente all'emanazione delle circolari sopra richiamate, e ciò in ordine alla funzione di riacquiescenza delle istanze in capo agli STA cooperanti ed al P.R.A. a decorrere dal 16 settembre 2009.

In ogni caso, fatte salve le ipotesi di reato a carico dei soggetti che saranno individuati responsabili, si ritiene che comunque la registrazione del veicolo gravato dal fermo fiscale emesso da un ente riscossore Nazionale, assuma fattispecie a se stante in ordine al recupero del credito, e che non possano ravvisarsi altre ipotesi sanzionatorie in relazione all'impiego sul veicolo in argomento di targhe d'immatricolazione estere essendosi, a parere di questi autori, perfezionata nel Paese di nuovo stabilimento l'operazione di reimmatricolazione.

Da ciò se ne ricava che, laddove ricorra la circostanza decritta, il conducente sarà oggetto di contestazione e notifica della violazione p. e p. ex art. 214, comma 8, del C.d.S. in relazione all'art. 86, comma 3, del D.P.R. n. 602/1973, nei cui confronti sono pacificamente applicabili tutte le condizioni dettate dall'art. 207 del C.d.S. riguardo a:

- ✓ pagamento in misura ridotta nelle mani dell'agente accertatore;
- ✓ versamento della cauzione, con le modalità stabilite e per il cui dettaglio si rinvia al testo dell'articolo in argomento;
- ✓ applicazione del fermo amministrativo fino a quando non sia stato adempiuto il predetto onere e, comunque, per un periodo non superiore a 60 giorni.

In via squisitamente interlocutoria, oltre a specificare nel corpo del verbale di contestazione la circostanza afferente l'avvenuta trascrizione del provvedimento di fermo da parte del concessionario della riscossione, ad avviso degli scriventi si ravvisa la

necessità di andare ad indicare le generalità dell'intestatario/proprietario allorquando il veicolo era immatricolato in Italia.

A tal proposito si consideri che la casistica riscontrata nel corso del tempo ha svelato situazioni in cui si è avuta contezza della coincidenza tra intestatario del veicolo precedentemente registrato in Italia, ed intestatario del veicolo nazionalizzato oltre confine.

In siffatta fattispecie appare doveroso approfondire ogni possibile accertamento in ordine alla residenza del soggetto, significando che la residenza, anche in ambito U.E., è sempre una sola ed è quella che in ambito europeo viene definita "*residenza normale*" e che nel nostro ordinamento è conosciuta come dimora abituale. Ciò posto, ogni eventuale doppia residenza o iscrizione anagrafica costituisce una patologia, non prevista né dal nostro ordinamento e nemmeno da quelli dei diversi Paesi dell'Unione europea.

Per approfondire l'argomento



IL CONTROLLO DEI VEICOLI UNIONALI E STRANIERI

I documenti che autorizzano la circolazione dei veicoli, la loro conformità e validità, le norme che regolamentano la circolazione dei veicoli stranieri e unionali in Italia

Il meglio sul controllo documentale e sul furto e riciclaggio dei veicoli



WORLD'S VEHICLE DOCUMENTS

- ✓ Sito Web
- ✓ Pubblicazioni
- ✓ Banche Dati
- ✓ Formazione

www.vehicle-documents.it

Fatto il 10.09.2018

Autore: Raffaele CHIANCA e Gianluca FAZZOLARI per World's Vehicle Documents - Tutti i diritti sono riservati. Pur garantendo la massima affidabilità riguardo al contenuto di quanto precede, gli autori non rispondono dei danni derivanti dall'uso dei dati e delle notizie ivi contenute.